

Nous n'avions pas la compétence d'experts pouvant égaler la compétence des spécialistes des chemins de fer. Personne n'est blâmé à ce sujet, mais d'un bout à l'autre du pays, des personnes bien informées sur les questions soumises à la Commission des transports du Canada ont toujours cru dur comme fer que la Commission obéissait aux moindres volontés des chemins de fer.

Cette lettre qui a été envoyée, tout simplement parce que le Pacifique-Canadien a pris une initiative, était, à mon avis, un véritable affront fait au ministre, et si j'étais à sa place, la Commission des transports serait sévèrement réprimandée pour avoir rendu le ministre si ridicule. Je dois dire ces choses, monsieur le président, parce que si nous devons continuer l'examen de ce bill avec confiance, nous devons nous rendre compte que nous rédigeons une mesure non seulement pour le transport ferroviaire, mais par toutes les modes de transport, touchant d'importants secteurs de l'économie nationale.

Nous avons essayé d'être utiles et le ministre peut continuer de bénéficier de notre aide. Quarante-huit amendements ont été formulés au comité permanent, la plupart venant des députés ministériels, car ils ont le personnel voulu pour rédiger les amendements. Le ministre a dit que le gouvernement en aura cinq autres et, sauf erreur, notre groupe seulement en présentera 14. C'est dire que le parti d'opposition s'efforce d'être utile d'une façon constructive. En échange, nous ne voulons plus de ces manœuvres qui ramènent à la surface tous ces soupçons qui remontent à plus de 60 ans, car nous savons que nous confions notre avenir à cette Commission nationale des transports, et j'espère que, dès sa naissance, elle fera montre de bonne volonté.

Dans mes observations à la deuxième lecture, j'ai tenté d'exprimer une attitude générale sur laquelle j'aimerais maintenant revenir en y insistant, dans mes principales remarques cet après-midi. J'ai signalé que le pessimisme régnant depuis 40 ans en ce qui touche l'exploitation ferroviaire au Canada, n'est plus justifié. J'ai signalé qu'il est de tradition pour la direction même des entreprises ferroviaires, les économistes canadiens, et les fonctionnaires de voir dans les chemins de fer le cousin pauvre de la famille des transports, et d'avoir bien des preuves à l'appui de ce pessimisme. Nombreux sont ceux qui parmi nous s'inquiètent de retrouver dans le présent projet de loi cette attitude pessimiste, et non celle que justifient maintenant les faits.

[L'hon. M. Hamilton.]

Les faits permettent à ceux qui établissent le projet de loi, c'est-à-dire à nous-mêmes, d'assumer que tous nos moyens de transports, dont nos chemins de fer ne sont pas les moindres, se développeront prodigieusement. Qu'on me permette de rappeler au comité deux faits saillants, sans pour autant répéter en détail les preuves à l'appui.

Il y a une énorme différence, au point de vue de la rentabilité d'un chemin de fer, entre le transport de 400 millions de boisseaux de céréales par année et le transport de 800 millions de boisseaux, car l'industrie des chemins de fer a des frais fixes, pour une bonne part. Ainsi, si l'on parvient à doubler le volume, on accroît considérablement la rentabilité du transport. Par suite du flot considérable d'argent déversé dans les Prairies depuis cinq ans, on y ramène, lors des voyages de retour, beaucoup plus de machines, d'engrais et de toutes sortes de choses qui rendent rentable le transport ferroviaire au voyage de retour.

À l'étape de la deuxième lecture, j'ai parlé de l'exploitation considérable des minéraux au Canada, de l'immense demande de ces minéraux dans le monde entier et de tout le transport en vrac très lucratif dont ils peuvent faire l'objet sur les chemins de fer. J'ai parlé du besoin urgent de papier et de bois canadiens dans le monde, besoin qui s'accroîtra considérablement au cours des quelques prochaines années. Par conséquent, les chemins de fer ne devraient pas songer uniquement à consolider ou à maintenir les lignes, mais plutôt à faire des immobilisations afin de fournir les services nécessaires pour relever cet immense défi.

Le rapport de la Commission MacPherson était fondé sur l'hypothèse que l'époque des chemins de fer était révolue et que ceux-ci essayaient de s'adapter à un volume réduit de transports. Toutes ces prévisions pessimistes de la Commission MacPherson doivent maintenant être oubliées, non seulement par les sociétés de chemins de fer mais aussi par les économistes canadiens et plus particulièrement des fonctionnaires du gouvernement et de cette nouvelle Commission des transports.

Nous les députés, profanes que nous sommes, reconnaissons que parfois nous pouvons parler avec plus de bon sens et un sens plus loin de l'avenir que les gens tournés vers le passé. Pour devenir une loi fructueuse, ce bill doit refléter la conviction que nous sommes engagés dans une période de prospérité à long terme qui ne dépendra pas d'un seul produit mais touchera toute l'économie.